

De Cirk wordt Gents proefproject voor auto-arm wonen en werken

HET Gentse stadsbestuur verleent de Stichting Liedts-Meesen een stedenbouwkundige vergunning voor de renovatie en de verbouwing van 'De Cirk', een woonbuurt in de omgeving van het Muinkpark. Dit vroegere sociaal wooncomplex wordt binnen de bestaande structuur vervangen door een autoluw complex met woningen en een culturele functie.

De Cirk was het tweede oudste en het oudste nog bestaande sociaal woningcomplex in Gent. Het werd in 1908 ontworpen door stadsarchitect Karel Van Rysselberghe. Het pand lag er reeds geruime tijd totaal verkommerd bij en werd een tijdje door krakers bezet. Het te renoveren en verbouwen complex omvat een huizenrij van 13 huizen aan de Zebrastraat, met een centrale doorgang naar een ovaalvormig binnenplein met 80 wooneenheden van gemiddeld 53 m². Het binnenplein is 1.500 m² groot en is eigendom van de stad Gent.

Het profiel van de beoogde bewoners na de renovatie bestaat uit een mengeling van kort tot halflang verblijvende gastprofessoren, onderzoeksploegen, Erasmusstudenten aan hogescholen en universiteiten, kunstenaars met een tijdelijke behoefte aan een woning met een werkplaats en jonge gezinnen met kinderen of senioren. De voorzieningen voor deze gebruikers worden optimaal uitgebouwd. Zo zal de basisinfrastructuur onder meer beantwoorden aan alle vereisten van een doorgedreven elektronische informatieverwerking, terwijl de woningen beveiligd worden met badges en niet met sleutels.

De hoofdstructuur van het complex blijft behouden. De gebouwen aan de Zebrastraat krijgen een nieuwe functie: 225 m² kantoor- en vergaderruimte, 500 m² tentoonstellingsruimte en 225 m² ontmoetingsruimte. Over de toegang tot het binnenplein komt een wandelbrug die beide aan de straat gelegen complexen verbindt. De woningen rond het binnenplein worden samengevoegd en herverdeeld over 59 woonentiteiten met een verschillende samenstelling. Er komen 12 appartementen met 1, drie appartementen met 2, 11 appartementen met 3 en 9 appartementen met 4 slaapkamers. Het geheel wordt aangevuld met 24 studio's. Het binnenplein van 1.500 m² blijft eigendom van de stad. Wel wordt een erfpachtvoorziening uitgewerkt voor de Stichting. Het plein moet uitgroeien tot een verkeers-

vrije ontmoetingsruimte met groen en zitbanken.

Achter het complex komt een rondgang, te bereiken via twee poorten en een hellend vlak. Deze rondgang verleent toegang tot 1.880 m² kelders en een onderdoorgang. In deze kelderverdieping komen vijf appartementen en een werkplaats van 100 m² voor kunstenaars. Volgens de bepalingen van het algemene bouwreglement moet het project behalve over individuele fietsenbergingen ook beschikken over een gemeenschappelijke fietsenberging voor minstens 59 fietsen. De individuele kelders zijn via een nieuwe trap verbonden met de woningen. De overige beschikbare kelderruimte kan ingevuld worden met een fitnessruimte, wassalon en personeelslokalen.

Behalve een vooruitstrevend en vernieuwend woonconcept wil het project ook een proefproject zijn voor auto-arm wonen. Het project bevindt zich in de Muinkparkwijk, een wijk met een hoge parkeerdruk. De huidige richtlijnen voorzien één parkeerplaats per woonentiteit op eigen terrein. In het concept 'vernieuwing en aanpassing' met behoud van de historisch en architecturaal

waardevolle gebouwen is het technisch bijna onmogelijk om aan deze vereiste te voldoen. Daarom werd samen met de Gentse dienst Mobiliteit een protocol uitgewerkt voor een auto-arm woonconcept. Het stadsbestuur aanvaardt officieel dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein moeten komen.

De Stichting promoot bij alle bewoners de auto-arme aanpak van het project. De bewoners hebben geen recht op een bewonerskaart, zelfs wanneer deze omgeving opgenomen wordt in een zone voor betalend parkeren. Deze bepaling moet ook vermeld staan in het huurcontract. Ter compensatie voorziet het bouwontwerp afgesloten berguimtes voor fietsen en motorfietsen die rechtstreeks en rijdend bereikbaar moeten zijn. Op het gelijkvloerse niveau van de binnenruimte komen diefstalveilige fietsenstallingen voor bezoekers.

Contractueel is de huur van één fiets per wooneenheid en een netabonnement voor De Lijn in de huurprijs begrepen. Bijkomende fietsen kunnen worden gehuurd. Voorts wordt overwogen om een soort van 'anoniem abonnement' ter beschikking te houden van de bewoners, naar analogie met een bedrijfsabonnement. Autorijdende bezoekers worden verwezen naar de park- en ridezones.

Bewoners die op regelmatige tijdstippen nood hebben aan een auto, kunnen een beroep doen op een beperkt autoverhuur: één personenwagen en twee lichte vrachtwagens staan ter beschikking op de binnenplaats.

Dit project wordt geraamd op een investering van 7,7 miljoen EUR, waarvan 2,7 miljoen EUR voor de aankoop van het pand van de Gentse Maatschappij voor Huisvesting. Het restbedrag gaat onder meer naar het ruimen van 6.000 ton afval dat werd achtergelaten door krakers, de renovatie van de gebouwen en enkele deelaspecten van het project. De vernieuwde woningen moeten klaar zijn tegen augustus 2004, de fietsvoorzieningen en de voorbouw met de zalen tegen januari 2005. - DS

UITVOERDERS

Architect: Restyling/ASA (Gent); veiligheidscoördinatie: Technix BVBA (Gent); studies stabiliteit: Fraeye (Sint-Amandsberg); afbraak: Konist (Gent); ruwbouw: MCS (Kortrijk); dakwerken: De Rycke R. & Zonen NV (Gavere); buitenschrijnwerk: Ramaco (Eeklo); keldervloer: EMB (Brussel); gevelreiniging: Cazaerck (Gent); verlichting: Stork Ventilatoren (Brugge); elektriciteit: Elektro Van de Maelé NV (Meulebeke); sanitair: Moens (Waasmunster); verwarming: ABB Building Systems (Waregem); spiltrap en wandelbrug: Buysens Metaalconstructie (Avelgem); pleisterwerken: Mestdag BVBA (Deerlijk); binnenschrijnwerk: De Laere Décor (Kortrijk); zachte vloeren: Kordekor (Kortrijk); schilderwerken: Florquin BVBA (Ledegem); tegelwerk: Opsomer BVBA (Wortegem-Petegem).